Jarno van Maanen
9 augustus 2007

Kanon met twee gezichten

Gek eigenlijk, dat een simpele code, bestaande uit een letter en een cijfer, zoveel emoties kan oproepen bij autoliefhebbers. Zeg â€œM3â€• en men weet meteen waar je het over hebt. In ruim twintig jaar is deze auto zoâ€™n begrip in de autowereld geworden, dat hij totaal geen introductie behoeft. De nieuwe M3 is dan ook een auto waar menig autoliefhebber reikhalzend naar heeft uitgekeken. Met een sterkere motor, nog betere prestaties en de modernste technieken is dit een auto die zijn voorganger op allerlei manieren zou moeten overtreffen. We zijn benieuwd!

Zwoegen in de sportschool

Als een 3 Serie die lang heeft gezwoegd in de sportschool, zo ziet de M3 eruit. Gespierd aan alle kanten, het testosteron puilt eruit. Rondom zien we flink uitgebouwde wielkasten, die plaats bieden aan de grote wielen. In de voorbumper zit een forse grille met aan weerszijden luchtinlaten en op de motorkap zien we een flinke bult. De flanken zijn voorzien van fikse sideskirts en aan de achterkant zien we een vier verchroomde uitlaatpijpen en een sportieve achterbumper.

Maar niet alles is zo uitbundig, de auto kent ook wat aardige subtiele details. Neem bijvoorbeeld de roostertjes achter de voorste wielkasten, met daarin een LED-knipperlichtje. Of de spoilerlip op de achterkant van de auto. Die laatste is er overigens opgeplakt, wat een beetje goedkoop aandoet. En als we toch bezig zijn; die achterbumper ziet er aan de onderkant een beetje rommelig uit. Van achteren zag de

vorige M3, met zijn recht-toe-recht-aan achterbumper er een stuk strakker uit.

Standaard staat de M3 op 18â€• lichtmetaal, de wielen onder dit exemplaar zijn een maatje groter. Het is een hels karwei om ze schoon te maken, maar je hebt wel eer van je werk, want als ze glimmen dan zien ze er geweldig uit. Over de spiegels zijn we wat minder enthousiast. Ze zullen heus een heel gunstig invloed hebben op de luchtstromen rondom de auto, erg fraai zijn ze echter niet. Gelukkig zijn ze slechts deels in kleur gespoten, waardoor de rare vormen een beetje gemaskeerd worden.

Weinig onderscheidend

Als we instappen kunnen we een kleine teleurstelling niet onderdrukken; vanbinnen is het net een 318i! Natuurlijk zijn er wel â€˜M-detailsâ€™ aanwezig. Zo zijn de dorpels voorzien van M3-sierlijsten, zijn de hoofdsteunen voorzien van een â€˜M-reliÃ«fâ€™ en

staat er een â€˜Mâ€™ op het stuurtje, in de toerenteller en op de versnellingspook. Wat we missen zijn kuipstoelen en een racestuurtje. Die zaken heeft de RS4 bijvoorbeeld wel en die ziet er daardoor vanbinnen echt anders uit dan een modaal gemotoriseerde A4, terwijl de M3 maar zich vanbinnen maar weinig onderscheidt van zijn minder snelle broertjes.

Maar goed, genoeg gezeurd. Feit is dat het interieur van de M3 in de praktijk prima voldoet. Het is makkelijk om een goede zitpositie te vinden, het stuurtje voelt goed aan en alles is binnen handbereik. Je wordt niet afgeleid door speelse vormen en opvallende details, puur functioneel dus. En zo hoort het, in een sportieve auto als deze, waar het rijden centraal staat. Al moet gezegd worden dat er ook best aan de bijzaken is gedacht, zo heeft de auto bekerhouders voorin en achterin en past er best wat in het dashboardkastje.

Ook erg praktisch is de ruime standaarduitrusting, zo heeft hij bijvoorbeeld standaard automatische airco, leren bekleding, navigatie, xenon-verlichting, metallic lak, regensensoren en parkeersensoren. Dit lijken misschien zaken die je wel mag verwachten in een auto van een ton, maar bij een Porsche 911 Carrera â€“ die een stukje duurder is dan de M3 â€“ moet je bijbetalen voor veel zaken die tot de standaarduitrusting van de M3 behoren. Qua interieurruimte is de M3 helemaal geen verkeerde auto. Voorin is de ruimte prima en ook achterin is plaats voor volwassenen. Toegegeven, met een lengte van 1.85m zit je met je hoofd erg dicht bij het dak, maar beenruimte is er genoeg. De kofferbak heeft een nette inhoud van 440 liter en dankzij de in delen neerklapbare achterbank is dit flink uit te breiden. Erg praktisch, zoâ€™n M3!

Alles uit de kast

Zoals bij elke generatie van de M3, laat deze auto zien wat BMW in huis heeft. De ingenieurs hebben alles uit de kast gehaald om de vorige M3 te overtreffen. Laten we beginnen met de motor. Die is afgeleid van de V10-motor die we kennen van de M5 en M6, met als grootste verschil dat hij in de M3 twee cilinders minder heeft. Je zou misschien denken dat zoâ€™n achtcilinder nogal zwaar is en dat dit ten koste gaat van de wegligging, maar hij is zelfs lichter dan de zescilinder die in de vorige M3 lag. Qua vermogen is de nieuwe M3 er flink op vooruitgegaan (van 343pk naar 420pk), bovendien heeft hij meer trekkracht (van 365nm naar 400nm) en is die trekkracht beschikbaar over een groter toerengebied.

Naast de iets lichtere motor zijn er nog meer zaken die het gewicht binnen de perken houden. Het meest in het oog springend is het zwarte dak, dat is gemaakt van een met

koolstofvezel versterkte kunststof (CFK). Verder zijn de motorkap en voorwielophanging uitgevoerd in aluminium en zijn sommige plaatwerkdelen van kunststof gemaakt. Alle gewichtsbeperkende maatregelen ten spijt is de auto niet bepaald een lichtgewicht; hij weegt met zijn 1.555kg bijna honderd kilo meer dan zijn voorganger.

Dan is er nog de nodige elektronica aanwezig. Zo is de auto voorzien van EDC (electronic damper control), waarmee de hardheid van de schokdempers kan worden ingesteld op comfortabel, normaal of sportief. Het DSC (dynamic stability control) systeem regelt de stabiliteitscontrole en heeft twee standen; normaal en sportief. In de normale stand grijpt het systeem vrij snel in bij tractieverlies, als de sportieve stand is ingeschakeld laat hij een flinke dosis wielspin toe. Verder is de stuurbekrachtiging (M servotronic) ook in te stellen, zodat je naar eigen wens wat lichter of zwaarder kunt sturen.

Als een roofdier

Tijd om te rijden! Een druk op de knop volstaat om de achtcilinder te wekken. Hij begint rustig te borrelen in het vooronder. Een beetje te beschaafd naar onze mening, maar gelukkig zou dat later worden goedgemaakt. Bij het wegrijden is meteen te voelen dat dit niet zo maar een 3 Serie is. Alles voelt nog wat sportiever, wat mannelijker. De koppeling is iets zwaarder, schakelen kost wat meer kracht en het gaspedaal laat zich erg direct bedienen. De slag van het koppelingspedaal is erg kort en het aangrijpingspunt ligt vrij laag, dus schakelen komt heel nauw. Vloeiend schakelen is een kwestie van veel oefenen.

Eenmaal op snelheid begint de motor al wat mooier te klinken, bij lage toerentallen klinkt hij lekker hol en als hij klimt in de toeren klinkt de motor steeds voller. Het onderstel is behoorlijk hard, echter niet knetterhard. Eigenlijk is er best rustig en relatief

comfortabel te rijden met deze auto. Maar daar is hij natuurlijk niet voor gemaakt. Geven we flink gas, dan laat hij zijn ware aard zien. Dan schreeuwt de motor het uit (maximaal 8.400tpm!) en voelt de auto zich helemaal in zijn element. Snelle bochten verslindt hij zoals een hongerige Duitser een broodje braadworst verslindt. En dan te bedenken dat de auto in de â€˜comfort-standâ€™ staat.

Voor nog meer rijplezier drukken we op de M-knop, en dan krijgen we een harder onderstel, een nÃ³g directere gasrespons, een later ingrijpende stabiliteitscontrole en minder stuurbekrachtiging. In deze M Dynamic Mode is de auto Ã©cht supersportief. Het gaspedaal is zÃ³ direct dat het lijkt alsof er tussen volgas en geen gas maar een paar millimeter zit. Er zit ook meer gevoel in het stuur en het onderstel is een stuk harder. In de M-mode gedraagt de auto zich als een roofdier dat een prooi achtervolgt. Het is dan ook behoorlijk vermoeiend om zo te rijden, maar wel ontzettend vermakelijk! Onvoorstelbaar dat een druk op de knop het karakter van de auto zÃ³ kan veranderen.

Je zou misschien denken dat de nieuwe M3 vanwege de V8 in het vooronder nogal graag rechtdoor wil in een bocht, maar niets is minder waar: omdat de motor juist lichter is dan de zescilinder van de vorige M3 en bovendien ver naar achteren is geplaatst, heeft hij daar helemaal geen last van. Door de ideale gewichtsverdeling blijft de auto heel lang neutraal. Goed voor veiligheid, maar wel wat minder leuk. Gelukkig laat de stabiliteitscontrole in de M-Mode erg veel wielslip toe, dus je kunt wel heerlijk spelen met deze auto.

Op de snelweg merken we hoe elastisch de motor is. Het maakt niet uit of de motor 2.500tpm maakt of het dubbele; als je het gaspedaal indrukt, dan trekt hij als een lier. Erg handig als je in de hoogste versnelling achter een stel inhalende vrachtautoâ€™s terechtkomt en daarna weer vlot op snelheid wilt komen. En op autobahn-snelheden ligt hij echt als een blok op de weg. Remmen op hoge snelheden is ook geen probleem: hij gaat niet slingeren en de remmen kunnen het prima aan. Erg indrukwekkend!

NÃ³g beter, maar niet perfect

De nieuwe M3 is, meer nog dan de vorige, een sportwagen voor alledag geworden. Dankzij de â€˜M Dynamic Modeâ€™ hÃ³ef je niet altijd in een supersportieve auto te rijden. In de neutrale stand is het namelijk geen meedogenloze sportwagen. Natuurlijk kun je er wel sportief mee rijden, maar het onderstel is niet knetterhard en de gasrespons is niet heel nerveus. Je kunt er dan best mee naar je werk rijden. En als je in het weekend dan eens lekker wilt scheuren, dan druk je gewoon even op het M-knopje.

Hoe goed hij ook mag zijn, perfect is hij niet. Zo is hij iets zwaarder dan de vorige M3, met name op rotondes en in krappe bochtjes merk je dat hij geen lichtgewicht is. Verder is hij interieur niet bijzonder sportief en zie de achterbumper er een beetje rommelig uit. Toch is de nieuwe M3 een geweldige auto; supersportief of redelijk

comfortabel, de keus is aan de bestuurder. Als sportwagen voor alledag is deze auto een interessant alternatief voor een Porsche 911 en met een vanafprijs van iets minder dan een ton is hij ook nog wat beter betaalbaar.

Plus

+ Geweldige motor
+ Gespierd uiterlijk
+ Fenomenale wegligging

Min

- Interieur niet bijzonder
- Rommelige achterbumper
- Zwaarder dan vorige M3